Wir geben hiermit (nochmals) eine dringende Anregung der Berliner Sozialdemokratin Gerlinde Schermer weiter. Sie bittet um die Unterschrift unter eine Petition. Siehe unten. Gerlinde Schermer ist in diesen Fragen ausgesprochen glaubwürdig. Sie hat in Berlin schon den Kampf gegen die Teilprivatisierung der Wasserversorgung durchgestanden. Mit Erfolg. Jetzt geht es darum, dass wir zumindest den sozialdemokratischen Teil der Koalition davor warnen, die Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft zu verabschieden, die der Privatisierung der Autobahn Tür und Tor öffnet. Ihre Intervention ist auch deshalb wichtig, weil sich hier ein handfester Betrug der Wählerinnen und Wähler und insbesondere der SPD Mitglieder abzeichnet. **Albrecht Müller**.

Gerlinde Schermer beschreibt im folgenden Text die Vorgänge und Hintergründe. Sie zeigt übrigens auch den Zusammenhang zwischen der Einrichtung einer Schuldenbremse und dem damit erzeugten Druck auf Privatisierung öffentlicher Einrichtungen und öffentlichen Vermögens. Es ist alles der helle Wahnsinn.

Sie zeigt auch sehr schön, wie sich gewisse Wissenschaftler missbrauchen lassen.

Und sie zeigt, dass nicht das Interesse der Mehrheit unseres Volkes die politischen Entscheidungen bestimmt, sondern die Interessen der großen Finanzen. Deshalb kann ich immer wieder nur lachen, wenn behauptet wird, wir lebten in einer Demokratie. Es ist eine Plutokratie. Oder wie ich in „Meinungsmache“ feststellte:

**Wer über viel Geld und/oder publizistische Macht verfügt, kann die politischen Entscheidungen massiv beeinflussen.**

Wenn Sie Sozialdemokraten kennen, dann machen Sie diese bitte auf diesen Vorgang und die Möglichkeit der Petitionsunterzeichnung aufmerksam. Alles eilt ein bisschen. Aber so ist das manchmal im Leben.

Die Petition läuft übrigens über campact. Das ist aus schon ausführlich erläuterten Gründen nicht die Wahl der NachDenkSeiten. Es ist ja auch keine von uns initiierte Petition, aber Sie sollten Sie unterstützen.

**JETZT Bundesfernstraßengesellschaft verhindern!**

**Von Gerlinde Schermer.**

Wirtschaftsminister Gabriel beauftragte 2014 “Experten” unter dem Vorsitz von Herrn Fratzscher (DIW) einen Vorschlag zu erarbeiten, wie man die marode Infrastruktur in

Deutschland sanieren kann, ohne die sogenannten “Schuldenbremse” zu reißen. Diese Kommission übergab ihren Abschlußbericht am 21.4.2015 der Presse:

Es enthielt eine stark ablehnendes Minderheitenvotum der Gewerkschaften. Die Kommission lieferte, was gewünscht wurde. Der Vorschlag: Man schaffe (mit den absoluten Mehrheiten der CDU/SPD Koalition) Gesetze, bricht oder umgeht Gemeinderecht, schafft neue Institutionen (Infrastrukturgesellschaften) mit eigener Entscheidungskompetenz und Kreditfähigkeit- alles mit dem Ziel privates Kapital einzubinden. Den institutionellen Kapitalanlegern und PPP Konzernen, werden dabei staatlich garantierte Renditen auf Kosten der Allgemeinheit zugesichert. Expliziert wehren sich die “Experten” in ihrem Papier Aussagen über die Berechnung der Rendite des von Privaten gegebene “Eigenkapitals” zu machen. Statt dessen formulieren sie:” Nach welchen Kriterien die Rendite für privates Eigenkapital in einem Modell Beteiligung Privater an der Verkehrsinfrastrukturgesellschaft berechnet werden soll, ist offen.” Den Dreck soll die Politik machen.

Mit der ausführlichen Beschreibung des katastrophalen Zustandes der öffentlichen Infrastruktur, meinen die Berater die inhaltliche Legitimierung für eine Politik zu liefern, die handfest plant, in großem Maße die öffentliche Infrastruktur Deutschlands Privaten zu übertragen und die NutzerInnen – zusätzlich zu Steuern, dafür zahlen zu lassen. Da es für so eine Politik keine politischen Mehrheiten gibt, wurde über das wahre Ziel geschwiegen und im Hintergrund weiter an der Umsetzung geackert.

Ein Jahr später, im April 2016, fand im Verkehrsausschuß des Bundestages auf Antrag der Linken eine Anhörung zum Thema “Bundesfernstraßengesellschaft” statt. Widerstand kam da nicht nur von den Gewerkschaften, sondern auch von allen Verkehrsministern und trotz des sperrigen Themas gaben schon zu diesem Zeitpunkt über eine Viertelmillion Menschen ihren Namen gegen den Einstieg in die Autobahnprivatisierung.

Am Ende der Sitzung gab der anwesende Vertreter der Bundesregierung; Staatssekretär Enak Ferlemann an, der Entwurf der Bundesregierung für eine Grundgesetzänderung sei fertig. Doch es gab noch keine Mehrheit!

Aber auf der Konferenz der Regierungschefs von Bund und Ländern am 14. Oktober 2016 einigte man sich auf einen Deal. Kurz: Geld für die Länder gegen Autobahnprivatisierung und Abgabe von Kompetenzen.

Der Länderfinanzausgleich in der jetzigen Form wird ab 2020 abgeschafft. Die Länder erhalten dann direkt Geld vom Bund, insbesondere die finanzschwachen Länder. Dafür erhält der Bund Steuerungsrechte bei Finanzhilfen u.a. im Bereich kommunaler Bildungs-

Infrastruktur für finanzschwache Kommunen und die Ermächtigung zur Grundgesetzänderung in Art.90 GG, Eckpunkte zur Ausgestaltung der "Infrastrukturgesellschaft Verkehr" (u.a. Zeitplan, Regelungen in der Übergangsphase, Übergang von Personal-, Pensions- und Sachmitteln).

Verräterisch ist die Protokollnotiz unter der 16:0 Einigung im Bundesrat:

> "In der Ermächtigung des Art. 90 GG soll aus Sicht des Freistaats Thüringen geregelt werden, dass das unveräußerliche und vollständige Eigentum des Bundes an Autobahnen und Straßen sowie an der Infrastrukturgesellschaft Verkehr festgeschrieben werden soll. Zudem soll neben der privaten die Rechtsform der Infrastrukturgesellschaft auch die Rechtsform einer Anstalt öffentlichen Rechts geprüft werden."

Man stimmt erst mal zu und wünscht sich dann was. Sieht so Verantwortung aus? Prima für Herrn Schäuble. Keine öffentliche Debatte! Da Privatisierung für SPD Mitgliedern und SPD Wählern unbekömmlich ist, bestreitet Bundesminister Gabriel die Autobahn Privatisierung und dass obwohl er ja die Fratzscher Kommission damit beauftragt hatte. Nun ließ er verlauten: Die SPD würde der Autobahnprivatisierung nicht zustimmen. Die gesamte Presse verbreitete diese Nachricht. Doch stimmt sie auch?

Am 8. Dezember gab es wiederum ein Treffen der Minister mit den Länderchefs im Hinterstübchen. Man einigte sich kurz vor Weihnachten, da ist jede Familie mit sich beschäftigt. Keiner kriegt was mit. Jetzt kommen Einwände von den Ländern, zu spät- die Regierung teilt sie nicht. Sie ist auf der Zielgeraden.

Unbemerkt von der Öffentlichkeit, hat die Bundesregierung im Januar 2017, die längst anvisierte große Grundgesetzänderung, in den Bundestag eingebracht. Alles soll husch husch gehen. Bis März sollte das "Ding" durch den Bundestag gehen. Es gibt noch ein paar Anhörungen, die die Fraktionen durchsetzten, u.a. eine vernichtende Kritik des Bundesrechnungshofes. Siehe links zu einigen Gutachten und den Gesetzentwürfen.

Doch das Ziel steht: Privatem Kapital soll über eine Bundesfernstraßengesellschaft (BFG) der Zugriff auf Autobahnen und Bundesstraßen ermöglicht werden. Und das ist nur der Anfang einer großen Privatisierungsinitiative. Der Neu- und Ausbau und der Betrieb der Bundesfernstraßen soll privatisiert werden. Insgesamt geht es dabei um ein Privatisierungsvorhaben von mindestens 150 Milliarden Euro.

Sagt laut: NEIN!

1. Vernünftig wäre eine ökologische Verkehrswende mit gut funktionierenden und bezahlbaren öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Bundesfernstraßengesellschaft stärkt allein den Straßenverkehr. Wie das geht? Die Bundesfernstraßengesellschaft soll sich jenseits der Schuldenbremse verschulden dürfen. Gleichzeitig soll sie die Lkw- und Pkw-Mautgebühren sowie erhebliche Haushaltsmittel erhalten. Dem Verkehrssektor droht damit eine gravierende Strukturveränderung zu Lasten ökologischer Verkehrsträger. In einer Renaissance des Autobahnneubaus werden Fernbusse und Gigaliner die Bahn niederkonkurrieren. Nutzerfinanziert! Menschen mit wenig Geld müssen für die Rendite der Privaten zahlen..
2. Durch die Privatisierung entstehen erheblich höhere Kosten. Denn PPP Verträge enthalten neben den Kosten für die Kredite der Privaten auch noch die Kosten für deren Garantierenditen- und das für jeweils 30 Jahre. In jedem PPP Vertrag gibt für vorprogrammierten Streit geheime Schiedsgerichte (denkt an Toll Collect).
3. Die Schuldenbremse wurde genau von denen eingeführt, die sie jetzt mit diversen Infrastrukturgesellschaften trickreich umgehen wollen. Somit wird klar: Privatisierung war und ist das eigentliche Ziel Die Schuldenbremse bremst die Schulden nicht! Die Finanzierung der Infrastruktur wird undurchsichtig. Öffentliche Schulden verschwinden in Schattenhaushalten- was nicht heißt, dass wir nicht dafür bezahlen!
4. Das Grundgesetz soll geändert werden, damit die Auftragsverwaltung der Länder für die Autobahnen und Bundesstraßen abgeschafft werden kann. Die Bundesfernstraßengesellschaft soll privatrechtlich angelegt werden.. Die Bundestagsabgeordneten entmachten sich selbst, indem sie ihr Hoheitsrecht an eine privatrechtliche Gesellschaft abgeben, die gesichert über Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen sowohl über die Mauthöhe, also auch die Verwendung der Mittel bestimmt. Die Gesellschaft könnte dann nach eigenem Gutdünken beispielsweise öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) als Standardmodell einsetzen.
5. Mit dieser Privatisierung werden öffentliche Institutionen abgebaut und in die Abhängigkeit von Privaten getrieben. Besonders betroffen sind die Beschäftigten in den Straßenbauverwaltungen und Straßenmeistereien. Tarifgebundene Stellen fallen weg, und den Ländern und Kommunen geht das Wissen über Bau und Erhalt von Bundesfernstraßen dauerhaft verloren. Damit bleiben sie auch nach Ablauf der Verträge von den Privaten abhängig. Der DGB hat deshalb eine “Resolution für eine zukunftsfeste Verkehrsinfrastruktur und gegen eine Privatisierung der Autobahnen” verfasst, die Ihr unterschreiben könnt.
6. Die Bilanz der Bundesfernstraßengesellschaft hat bisher nur eine Aktiv Seite (Der Besitz am Vermögen der Autobahnen und Straßen soll auf die privatrechtliche

> Gesellschaft übergehen) über die Passivseite der Bilanz – die Finanzierung- weigert sich die Bundesregierung zu reden.

Wir dürfen es nicht zulassen, dass sich Bundestagsabgeordnete auf die Erklärformel zurückziehen: Weil der Bundesrat eine 16:0 Entscheidung traf, sei Ihnen kein "Nein" möglich, sondern nur "Verbesserungen".

Das ist ja geradezu lächerlich. Es gibt bis heute keine Debatte der SPD und CDU im beginnenden Wahlkampf zu diesem Thema. Fragen wir doch die Erpresser. Was passiert, wenn die Bundestagsabgeordneten "NEIN" zur Bundesfernstraßengesellschaft sagen?
Ich habe als Sozialdemokratin einen Basis- Aufruf an SPD Mitglieder gestartet: Er bietet den SPD-Mitgliedern erstmals eine Möglichkeit, sich zum Thema zu positionieren, denn einen Bundesparteitag, der darüber inhaltlich abstimmt gibt es vor der Entscheidung nicht mehr!

Hier geht es zum Wortlaut des Aufrufs.

Die Einrichtung einer Bundesfernstraßengesellschaft muss gestoppt werden. Jetzt!

Gibt es die BFG erst einmal, werden die weiteren Schritte deutlich schwieriger zu verhindern sein.
Die Zeit ist knapp: Arbeiten Sie mit: **Verhindern Sie die Bundesfernstraßengesellschaft!**

Es gibt einen schönen Erklärfilm von Gemeingut in BürgerInnenhand e.V. (GIB), den Ihr zur Aufklärung nutzen könnt, auf der GiB- Webseite.